nr. 22.004920

Intentieverklaring MIRT-verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst

INTENTIEVERKLARING
MIRT-VERKENNING BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

MRDH

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag

provincie Zuid-Holland

Leidschendam-Voorburg

Rijswijk

Datum: xx februari 2022

Dhr. C. Kuijpers, directeur-generaal Bestuur, Ruimte en Wonen, ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties

Dhr. R. van Asten, voorzitter Bestuurscommissie Vervoersautoriteit, Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Dhr. K. van den Burg, directeur-generaal Mobiliteit, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Dhr. R. van Asten, wethouder Mobiliteit, Cultuur en Strategie, gemeente Den Haag

Mevr. A. Koning, Gedeputeerde Wonen, Ruimtelijke ordening, Recreatie en Sport namens de provincie Zuid-Holland

Mevr. A. van Eekelen, wethouder Verkeer en vervoer, gemeente Leidschendam-Voorburg

Dhr. J. Keus, wethouder Financiën, Energietransitie en Handhavingsbeleid, gemeente Rijswijk

1. Doel intentieverklaring

- Partijen hebben de intentie om in het gezamenlijke proces van de MIRT Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst (hierna: de Verkenning) zoveel ze kunnen rekening te houden met elkaars belangen, in de wetenschap dat deze belangen op onderdelen tegenstrijdig kunnen en zullen zijn. Vanuit deze intentie is de behoefte ontstaan om de intenties, belangen en aandachtspunten met betrekking tot de Verkenning, zowel in de huidige fase als in de nog komende fasen, met elkaar te expliciteren. De in deze verklaring opgenomen intenties geven richting aan het verdere proces van de Verkenning en de (eventuele) daaropvolgende fasen in het MIRT-proces. De intentieverklaring kan daarmee dienen als opmaat naar een bestuursovereenkomst waarin afspraken over het Voorkeursalternatief (Masterplan Mobiliteit incl. HOV-verbinding) en het vervolg gemaakt worden.

2. Context

- Deze MIRT-verkenning is onderdeel van programma MoVe (Mobiliteit en verstedelijking) waarin overheden, infrastructurele netwerkbeheerders en vervoerders in de Zuidelijke Randstad samenwerken aan een sterke (of versterking van de) regionale economie met meer kansen voor mensen en het versneld realiseren van 170.000 woningen. Een schaalsprong in het metropolitaanse OV in samenhang met verstedelijking is een van de programmalijnen hierbinnen. De schaalsprong bestaat uit een aanpak van de Oude Lijn en bijbehorende knooppunten tussen Leiden en Dordrecht en de regionale HOV-corridors die daarmee samenhangen. Een van de corridors is de Koningscorridor. De HOV-verbinding van deze Verkenning is een schakel in deze corridor.
- In de Zuidelijke Randstad is een grote behoefte aan nieuwe woningen en werkgelegenheid. In nationaal en regionaal verband zijn daarom afspraken gemaakt over de verdeling van de bouw van deze woningen. De ruimte hiervoor wordt bij voorkeur gevonden in de stad, in plaats van in uitleglocaties. Bouwen in de stad draagt bij aan het behoud van waardevolle natuur, het versterken van de agglomeratiekracht, het verhogen van de productiviteit door kennisuitwisseling en een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat. Bovendien leidt het ertoe dat de mobiliteitstransitie en energietransitie makkelijker kunnen worden gerealiseerd.
- Voor het gebied Central Innovation District (CID)- Binckhorst zijn 25.000 nieuwe woningen voorzien waarvan minimaal 5.000 in de Binckhorst. CID-Binckhorst is daarnaast aangemerkt als versnellingsgebied voor de verstedelijking.
- Deze extra woningen en dus inwoners zorgen voor extra verplaatsingen, in een gebied waar de regionale, Randstedelijke bereikbaarheid al onder toenemende druk staat. Een forse groei van het autoverkeer is zeer ongewenst en niet mogelijk gezien de schaarse ruimte in de stad. Partijen zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid, gericht op mobiliteitstransitie. Bedoeling is dat vormen van mobiliteit die verkeersveilig, ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), verder worden ontwikkeld en gestimuleerd. Deze maatregelen samen leiden tot een randstedelijk mobiliteitssysteem dat past bij de gegroeide, duurzame en leefbare stad en regio. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID-Binckhorst, maar ook om het oplossen c.q. voorkomen van (potentiële) bereikbaarheidsknelpunten in de aangrenzende gemeenten (waaronder Leidschendam-Voorburg en Rijswijk), in de regio en op het hoofdwegennet.

- Partijen onderschrijven de opgave voor woningbouw en bereikbaarheid zoals hiervoor beschreven. Voor de bereikbaarheidsopgave hebben partijen de gezamenlijke intentie om voor deze opgave een passende oplossing te vinden. Partijen werken samen in de Verkenning aan het vinden van deze passende oplossing. Hiervoor worden verschillende varianten op nut, noodzaak en toegevoegde waarde beoordeeld. Deze gezamenlijke intentie hebben partijen (met uitzondering van gemeente Rijswijk, die destijds nog niet betrokken was) onder andere met elkaar bekrachtigd in het Startbesluit Verkenning CID Binckhorst (november 2018) en het Startbesluit MIRT-verkenning CID-Binckhorst (november 2020). Daarnaast tekenden Rijk en regio in november 2019 de Bestuursovereenkomst behorend bij het no-regretpakket mobiliteitsmaatregelen.

3. Opgave

- De opgave van de Verkenning is drieledig:

    1. Het bijdragen aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting c.q. het verminderen van belasting op het hoofdwegennet als gevolg van de verstedelijking van CID/Binckhorst;

    2. Het mogelijk maken van de verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst, door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden;

    3. Het bijdragen aan ambities rond (regionaal) OV en langzaam vervoer.

- De Verkenning moet leiden tot een passende onderbouwing van nut, noodzaak en toegevoegde waarde op basis waarvan een voorkeursalternatief gekozen kan worden voor het oplossen van deze opgave, bestaande uit een totaalpakket van mobiliteitsmaatregelen waaronder een HOV-verbinding. De onderzoeken in deze fase van de Verkenning geven hiervoor de benodigde informatie, waaronder ook inzicht in de effecten van deze maatregelen op de bereikbaarheid van het gebied en de regio, milieu, woon- en leefklimaat.
- Voorafgaand en tijdens het proces van de Verkenning zijn al diverse documenten vastgesteld en besluiten genomen, die richting geven aan de verdere (inhoudelijke) stappen van de Verkenning. Een overzicht van deze documenten en besluiten is opgenomen in bijlage 1.

4. Proces

- Partijen erkennen de noodzaak en zijn – gezamenlijk – verantwoordelijk om het belang van de mobiliteitsmaatregelen helder en begrijpelijk inzichtelijk te maken voor inwoners, ondernemers en bezoekers van de betrokken gemeenten.

- Partijen benaderen de omgeving open en transparant en zetten in alle fasen van het project in op participatie met de omgeving. Daarbij staan partijen open voor signalen vanuit de omgeving.

- Partijen hebben de intentie om in het procesontwerp van de huidige en nog komende fasen recht te doen aan zowel de vereiste zorgvuldigheid als ook de urgentie van de eerdergenoemde opgaven op het vlak van bereikbaarheid en woningbouw, wat een passend tempo met passende mobiliteitsmaatregelen vereist.

- De kaders en uitgangspunten van de Verkenning liggen vast in de Nota Reikwijdte en Detailniveau (en bijbehorende Nota van Antwoord) en het besluit op de tracéafweging van het Bestuurlijk

Overleg d.d. 12 juli 2021. Om te komen tot een Voorkeursalternatief worden diverse inhoudelijke onderzoeken uitgevoerd. Dit resulteert in een Ontwerp Masterplan Mobiliteit (met een Voorlopig Voorkeursalternatief) dat de betrokken bevoegde gezagen ter inzage leggen, waarna formele besluitvorming plaatsvindt.

- In het proces van besluitvorming laten partijen ruimte voor het proces dat elke partij afzonderlijk moet doorlopen. Partijen zullen hun uiterste best doen het algehele (besluitvormings)proces niet te vertragen en stemmen voorgenomen besluiten die aan de Verkenning raken voortijdig met elkaar af.
- Bij eventuele tegenstrijdige belangen committeren partijen zich aan een inspanning om tot een werkbaar compromis te komen.

5. Zorgvuldige afweging

- Partijen hebben de intentie om in alle fasen van het planproces de mobiliteitsmaatregelen, en specifiek de HOV-verbinding, zo zorgvuldig mogelijk en met respect voor de omgeving in te passen en uit te voeren. Daarbij zijn de thema's (verkeers)veiligheid, leefbaarheid, groen en gezondheid van groot belang. Partijen zorgen voor een zorgvuldige afweging op deze aspecten na in elke fase van het project, passend bij het abstractieniveau van elke fase.
- In de Verkenning ligt in dit licht de nadruk op het maken van een zorgvuldige afweging in het tracé en de modaliteit van de HOV-verbinding, mede aan de hand van het onderzoek naar milieueffecten. Hierin komen leefbaarheids- en gezondheidseffecten van verschillende varianten aan de orde. In de volgende fase van het MIRT-proces (Planuitwerkingsfase) wordt een zorgvuldige inpassing van het voorkeursalternatief de openbare ruimte in meer detail uitgewerkt. Partijen hebben in beide fasen de intentie dat waar mogelijk gestreefd wordt naar een verbetering op de aspecten (verkeers)veiligheid, leefbaarheid, groen en/of gezondheid, mits dit wel financiële haalbaar is c.q. gemaakt kan worden (ook vanuit exploitatief oogpunt).
- Partijen onderkennen diverse belangen en aandachtspunten, die van belang zijn bij diverse onderdelen van het proces van de Verkenning. Deze belangen en aandachtspunten zijn in bijlage 2 bij deze intentieverklaring toegelicht. Partijen hebben de intentie om zoveel als mogelijk rekening te houden met deze aandachtspunten in de verschillende stappen van de Verkenning, zolang deze punten in lijn zijn met op de opgave en doelstelling van de Verkenning.
- Partijen hebben de intentie om – vanuit hun publiekrechtelijke rol - hun verantwoordelijkheid te (blijven) nemen en het proces in gezamenlijkheid voort te zetten. Waarbij de inzet is dat partijen gezamenlijk tot overeenstemming komen over de inhoud, aanpak en organisatie van de volgende fase.

Bijlage 1 – Overzicht documenten en besluiten

Documenten

- Preverkenning Schaalsprong Regionale Bereikbaarheid CID Binckhorst (september 2018)
- Startdocument Verkenning Regionale Bereikbaarheid CID Binckhorst (oktober 2018)
- Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen Verkenning CID-Binckhorst (november 2019)
- Startdocument MIRT-Verkenning Mobiliteit CID-Binckhorst (augustus 2020)
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst (juni 2020)
- Nota van Antwoord – Zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (maart 2021)
- Advies Commissie voor de milieueffectrapportage op de NRD (dec 2020)
- Afweging te onderzoeken tracés MIRT-verkenning CID Binckhorst (juli 2021 - definitief concept)

Besluiten

- Startbesluit Verkenning CID Binckhorst - BO MIRT november 2018
- Startbesluit MIRT-verkenning CID-Binckhorst - BO MIRT november 2020
- Besluit vaststelling tracévarianten – BO Verkenning CID Binckhorst 12 juli 2021

Bijlage 2 – Belangen en aandachtspunten

Onderstaand zijn, ter kennisname, de belangen en aandachtspunten per partij benoemd. Het betreft belangen en aandachtspunten in de context van de MIRT-verkenning CID Binckhorst die op het moment van opstellen relevant zijn/waren.

Aandachtspunten en belangen Leidschendam-Voorburg

Voor de gemeente Leidschendam-Voorburg is van belang dat:

- Huygens Hofwijck, Opa's Veldje en Scouting Miriam onaangetast blijven. Dit betekent voor Leidschendam-Voorburg een ondergrondse inpassing bij station Voorburg;
- Een besluit over de HOV Binckhorst moet een toekomst vast besluit zijn. Dit betekent dat bij het besluit over de HOV Binckhorst rekening gehouden moet worden met een (vooralsnog onzekere) doortrekking naar Zoetermeer en op de langere termijn een ondertunneling van de hele infrabundel spoor + A12 niet onmogelijk moet worden gemaakt;
- Er voldoende aandacht is voor zowel de parkeerdruk alsook de verkeersveiligheid in omliggende wijken;
- De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg zich vooruitlopend op de uitkomsten van de inhoudelijke onderzoeken en de afweging van varianten voor de HOV-verbinding, zich in een persbericht heeft uitgesproken tegen de varianten via de Prinses Mariannelaan. Deze varianten kunnen daarmee op dit moment niet rekenen op politiek draagvlak in Leidschendam-Voorburg. De gemeente is zich ervan bewust dat dit niet leidt tot een aanpassing van de scope van het onderzoek;
- De tracés (o.a. weggedeelten en civieltechnische kunstwerken - met inachtneming de HOV-verbinding – worden (her)ingericht via een proces van co-creatie met omwonenden en ondernemers in de buurt;
- Er ook gekeken wordt naar de maximale leefbaarheid, zowel in de bouwfase als in hoe het uiteindelijk wordt. Onder andere vergroening, autoluw maken van delen en verkeersveiligheid, zeker ook rondom (looproutes naar) scholen;
- Gelet op kwaliteit, capaciteit en (doorstroom)snelheid van het HOV en vanuit de doelen van de schaalsprong OV, Leidschendam-Voorburg voorstander is van oplossingen voor een maximale ontmenging van verkeersstromen (langzaam en snel) op het gehele voorkeurstracé.

Aandachtspunten en belangen Rijswijk

Voor gemeente Rijswijk is van belang dat:

- de gemeente overweegt pas opdrachtgever te worden van de MIRT verkenning wanneer nut en noodzaak van de verbinding over Rijswijks grondgebied in voldoende mate aangetoond is;
- Rijswijkse inwoners en ondernemers moeten goed betrokken worden bij de planvorming en uitwerking;
- er dient een zorgvuldig, transparant en onderbouwd besluitvormingsproces plaats te vinden waarbij belanghebbenden worden betrokken;
- een eventuele HOV verbinding bus of tram over de Geestbrugweg of de Broekslootkade heringericht worden via een proces van co-creatie met omwonenden en ondernemers in de buurt. Daarbij wordt ook gekeken naar maximale leefbaarheidsomstandigheden. Onder andere: vergroening, autoluw maken van delen en verkeersveiligheid; zeker ook rondom (looproutes naar) scholen;

- de Geestbrugweg en Haagweg worden meegenomen als volwaardig onderzoeksgebied ondanks dat er al bestaande tramsporen liggen;
- een eventuele verbinding over de Geestbrugweg of Broekslootkade leidt tot een verhoging van de leefbaarheid door het toevoegen van meer groen, betere oversteekbaarheid, bevorderen subjectieve verkeersveiligheid en een betere doorstroming van het verkeer;
- een eventuele HOV-verbinding over de Geestbrugweg of de Broekslootkade mag niet leiden tot:
  - een grotere verkeersonveiligheid op genoemde en aansluitende wegen;
  - een hogere parkeerdruk op de Geestbrugweg of Broekslootkade of omliggende wijken;
  - Vergroting van de milieuproblematiek van geluidsbelasting en luchtkwaliteit, een onderwerp waar regio en gemeente(n) gezamenlijk een agenda voeren voor duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid boven de gebruikelijke wettelijke normen;
  - een grotere verkeersbelasting van de kruising met de Haagweg die toch al overbelast is;
  - we zijn ons bewust dat dit een stevig pakket aan eisen is en dat in samenspraak met de belanghebbenden keuzen gemaakt moeten worden bij de uitwerking.
- inpassing van tram/bushaltes op de Geestbrugweg of Broekslootkade moet aanvullend zijn op de bereikbaarheid van het openbaar vervoer van onder andere de wijken, Cromvliet, Leeuwendaal en/of Oud Rijswijk;
- indien mogelijk wordt de komst van een HOV-verbinding in de tijd opgebouwd middels het reeds eerder laten rijden van een bus;
- aangetoond wordt dat het (eventueel) omleggen van tramlijn 1 van de Rijswijkseweg/Haagweg naar de Binckhorst niet leidt tot verslechtering van het openbaar vervoersaanbod voor de gemeente Rijswijk;
- oplossingen voor het ontlasten van het knelpunt Rijswijkseplein in Den Haag mogen niet leiden tot verhoging van de verkeersintensiteit op de Haagweg en van de verkeersdruk op de kruisingen met de Haagweg;
- de herinrichting van de Geestbrugweg inclusief de oversteek Haagweg naar Oud-Rijswijk als integraal onderdeel (aansturing, financiering, organisatie, etc.) van de verdere uitwerking en realisatie van de HOV-verbinding wordt meegenomen;
  - momenteel maakt de oversteek van de Haagweg naar Oud Rijswijk nog geen onderdeel uit van de scope van de verkenning indien de Geestbrugweg als voorkeursvariant uit de verkenning komt zetten wij in op uitbreiding van de scope.
- bij het inpassen van een HOV-verbinding wordt ingezet op het actief verminderen van de (groei van de) verkeersoverlast van extern verkeer op de Haagweg en de Geestbrugweg. De nieuwe tunnel Rotterdamsebaan levert vooralsnog geen bijdrage aan het verminderen van de verkeersdruk op de route A4/A13 – Molenwijk/Laakkwartier/centrum DH. Rijswijk heeft de realisatie van aan de Rotterdamsebaan ondersteunt omdat deze de groei van woningen en bedrijven op de Binckhorst mogelijk maakte. De routes via de Haagweg en Geestbrugweg naar Binckhorst en centrum Den Haag blijven echter onverminderd druk belast met extern autoverkeer. Concreet wordt gedacht aan afsluitingen voor doorgaand verkeer ter hoogte van de Geestbrug of eenrichtingsverkeer op de Geestbrugweg en aanpassingen aan verkeerslichten bij de aansluiting A4/Hoornwijk;
- De verstedelijking speelt breder en kent ook een breder mobiliteitseffect op de regio. Er liggen diverse opgaven op het gebied van mobiliteit welke partijen niet zonder hulp van andere partijen kunnen oplossen. Vanuit wederkerigheid is het voor Rijswijk van belang dat betrokken partijen concreet gaan meewerken op relevante Rijswijkse ontwikkeldossiers.

Aandachtspunten en belangen Den Haag

Voor de gemeente Den Haag zijn de volgende punten van belang:

- Den Haag vindt het zeer wenselijk dat een HOV-oplossing in de Binckhorst en omgeving zowel capaciteit als kwaliteit toevoegt als ook 'doorkoppelbaar' is; aan de Haagse zijde naar de Internationale Zone en Scheveningen. Daarom staat in beginsel centraal een Railoplossing die de urgente opgaven van verstedelijking en bereikbaarheid – met name in CID/Binckhorst – maximaal faciliteert inclusief realisatie van een regionale verbinding met Delft;
- Voor Den Haag is belangrijk dat de HOV-verbinding CID/Binckhorst onderdeel is van de grotere ambitie voor de Koningscorridor. Daarbij blijft op lange termijn de Oostelijke doortrekking mogelijk en is het doortrekken van de HOV-verbinding naar Delft voor de kortere termijn een voorwaarde; de route naar Rijswijk en Delft is namelijk cruciaal voor een positieve businesscase van de HOV-verbinding en belangrijk voor het oplossen van knelpunten elders in het netwerk bijvoorbeeld het Rijswijkse Plein;
- Den Haag benadrukt het belang van een hoogwaardige, integrale ontwerpoplossing voor het gebied rondom de 3 spoorviaducten en de Supernovaweg bij de entree van de Binckhorst om te komen tot een hoogwaardige inpassing van het OV; de uitkomst van de MIRT-verkenning op dit tracé gedeelte zou hierin moeten passen;
- De aanpassing van de viaducten voor de HOV-baan levert kansen op om dit gebied sociaal veel veiliger te maken voor langzaam verkeer, niet alleen door meer ruimte te creëren maar ook door na te denken over het toevoegen van plintfuncties: in plaats van achterkant en hekken, maken we hier voorkanten en adressen;
- Gelet op kwaliteit, capaciteit en (doorstroom)snelheid van het HOV en vanuit de doelen van de schaalsprong OV is Den Haag voorstander van oplossingen met een maximale ontmenging van verkeersstromen (langzaam en snel) o.a. nabij Lekstraat en Supernovaweg;
- Woningbouw, werkgelegenheid, leefbaarheid en mobiliteit zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; visie, beleid, programma's en afspraken daarover zijn daarom wederkerig van aard.
- De uitwerking van de MIRT-verkenning c.q. de inpassing van het HOV draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid; het draagt o.a. bij aan het oplossen van NMCA-knelpunten;
- Rijk, Provincie en Regio voelen zich verantwoordelijk voor het versneld bouwen van woningen met bijbehorende HOV-voorzieningen en maken meer inzichtelijk hoe het instrumentarium integraal en verbindend ingezet kan worden;
- De komende jaren komt er nog geen beslissing over het doortrekken van de HOV-verbinding voorbij Huijgens Hofwijck en de Vliet (Koningscorridor-Oost). Mede gelet op de eerste resultaten uit de zeer verkennende studie naar een doorgetrokken Koningscorridor (van station Voorburg naar Lansingerland-Zoetermeer) zal naar verwachting een dergelijke doortrekking pas aan de orde zijn richting 2040. Daarbij bevestigen partijen dat het zeker de moeite waard is om nader te studeren op de doortrekking, maar daarbij is de doortrekking allesbehalve een zekerheid en feit. Daarom is het thans onwenselijk om grote voor-investeringen te doen vooruitlopend op een mogelijke maar nog onzekere doorkoppeling;
- De tracés (o.a. weggedeelten en civieltechnische kunstwerken 'Binckhorstlaan-Voorburg' en 'Geestbrugweg-Rijswijk') worden - met inachtneming van een HOV-verbinding - heringericht via een proces van co-creatie met omwonenden en ondernemers in de buurt. Daarbij wordt ook gekeken naar maximale leefbaarheidsomstandigheden. Onder andere: vergroening, autoluw maken van delen en verkeersveiligheid; zeker ook rondom (looproutes naar) scholen;

- De vigerende parkeerregeling CID/Binckhorst blijft van kracht;
- De uitwerking van de MIRT-verkenning en het Voorkeursalternatief dient aan te sluiten bij de koers gericht op de mobiliteitstransitie die door Den Haag ingezet is en vastligt in onder andere de Hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie Den Haag (van mei 2019) en de dit jaar door het college van B&W goedgekeurde Strategie mobiliteitstransitie 2021.

Aandachtspunten en belangen MRDH

Voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is van belang dat:

- De intentieverklaring in gezamenlijkheid wordt op- en vastgesteld, dat alle partijen en de gemeenten in het bijzonder ruimte krijgen hun eventuele aandachtspunten en zorgen een plek te geven;
- Er voor de Binckhorst een duurzame mobiliteitsoplossing beschikbaar komt die effectief is in het verbeteren van de lokale en regionale bereikbaarheid en het verminderen van bestaande knelpunten;
- De Binckhorst met HOV met de regio verbonden wordt. Daarbij hoort dat een HOV-oplossing gerealiseerd wordt die duurzaam exploitabel is.

Aandachtspunten en belangen Provincie Zuid-Holland

Voor de provincie Zuid-Holland zijn de volgende punten van belang:

- Belangrijk voor de provincie is dat er vaart zit in de gebiedsontwikkeling en dat deze ondersteund wordt door de HOV-verkenning en aanleg;
- Met het oog op de (exploitatieve) haalbaarheid van de HOV-verbinding is het belangrijk dat er een nieuwe plek gevonden wordt voor de betoncentrale;
- Belangrijk dat de toegezegde gelden voor de woningbouwimpuls ook worden verzilverd, dus dat er snel over wordt gegaan tot realisatie van de mobiliteitsmaatregelen, waaronder een HOV-verbinding. Anders zou BZK haar bijdrage in kunnen trekken en kan er discussie over noodzaak ontstaan;
- Belangrijk dat de tweede fase, opschaling van de verstedelijking op de Binckhorst, ook in het zicht komt. Dit draagt bij aan betaalbare woningen in een regio met een enorme woningdruk. Met name in Haaglanden/Den Haag is veel vraag naar stedelijk wonen.

Aandachtspunten en belangen Ministerie van I&W

Voor het ministerie van I&W is van belang dat:

- De oplossing bijdraagt aan de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad door het wegnemen en of verminderen van de NMCA OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en het voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet door de verstedelijking van CID - Binckhorst.

Aandachtspunten en belangen Ministerie van BZK

De punten die voor het ministerie van BZK van belang zijn, zijn naar mening van het ministerie in voldoende mate opgenomen in de basistekst van de intentieverklaring.